

собствующей совершенствованию правовой базы, создающей благоприятные условия для развития «телезанятости» (*Teleemployment*) [7].

Таким образом, в процессе становления информационной экономики можно выделить ряд проблем в сфере занятости, связанных с размыванием традиционных социально-трудовых отношений, ослаблением правовой защиты занятых в информационном бизнесе, требующих адекватной реакции общества и государства.

#### Список источников

1. Гаузнер Н. Д. Теория постиндустриального общества и современный капитализм. М. Ж Знание, 1979.

2. ИТ-рынок УрФО. Доклад на V Уральском ИТ-Форуме. [Электронный ресурс]. URL: // <http://www.acsit.ru/analitika.shtml>

3. Николаева Т. П. Инновационный характер экономической структуры в постиндустриальном обществе // Инновации. 2001. № 9-10. С. 38.

4. Опалева О. И. О некоторых современных изменениях на рынке труда // Финансы. Дайджест. 2004. № 1. С. 41-45.

5. Методология оценки влияния социальной ответственности бизнеса на экономику регионов России : сб. науч. тр. / Под ред. д. э. н. Е. Л. Андреевой. Екатеринбург: Институт экономики УрО РАН, 2009. 195 с.

6. Опыт США в развитии домашней занятости и в трудоустройстве инвалидов. [Электронный ресурс]. URL: [http://www.giac.ru/content/document\\_r\\_2665547E-325E-4032-A7A9-CE2AA1F1686C.html](http://www.giac.ru/content/document_r_2665547E-325E-4032-A7A9-CE2AA1F1686C.html) (дата обращения 10.01.11).

7. Стрелец И. А. Новая экономика и информационные технологии. М.: Издательство «Экзамен», 2003, С. 774.

8. Транспортная стратегия Российской Федерации. Основные гипотезы развития отраслевых систем. Машиностроение // Сайт Министерства транспорта РФ. [Электронный ресурс]. URL: [http://www.mintrans.ru/pressa/TransStrat\\_Trans\\_Econom\\_Balance\\_3\\_5\\_1.htm](http://www.mintrans.ru/pressa/TransStrat_Trans_Econom_Balance_3_5_1.htm)

9. Russia and Slovakia: modern tendencies of demographic and socioeconomic processes / General Editor: Academician Tatarkin A. I. Ekaterinburg: Institute of Economics, Russian Academy of Sciences, Ural Branch. Yekaterinburg: Institute of Economics Ural Branch Academy of Sciences, 2009. 218 p.

УДК: 331.1

**ключевые слова:** сетевая экономика, ИТ-рынки, Интернет, телезанятость, индивидуализация трудовых отношений

## РАЗДЕЛЕНИЕ РОССИИ НА 20 АГЛОМЕРАЦИЙ: РЕАЛЬНОСТЬ ИЛИ УТОПИЯ?<sup>1</sup>

А. В. Патрушев

*В статье дан анализ проекта концепции территориального переустройства России посредством ее разделения на 20 агломераций, предложенной Правительством РФ и Администрацией Президента РФ. Определены проблемы в реализации данной концепции и предложены направления их решения.*

Не так давно Правительство РФ и Администрация Президента РФ обнародовали концепцию территориального переустройства России посредством разделения ее на 20 агломераций. Суть концепции заключается в том, чтобы полностью поменять административное деление страны — вместо 83 субъектов Федерации создать 20 крупных агломераций с населением более 1 млн чел. Необходимость данной реформы объясняется тем, что нынеш-

няя территориальная организация Российского государства несовершенна — территориальные органы федеральных органов власти находятся не там, где нужно, а существующие лимиты на предельную численность сотрудников, оптимизация сети школ, поликлиник, больниц, почты, отделений Сбербанка объективно снижают качество жизни на сельских территориях и в малых городах. [2]

Сейчас 90% городов России — это небольшие города с населением до 100000 человек. Хуже всего то, что половина из них монопрофильные — их производство адаптировано к одному сегменту рынка [7]. Все это негативно влияет на мобильность трудовых ресурсов: население большей части моногородов привязано к своим местам проживания, не имеет стимулов для саморазвития и активности, вследствие чего возможности для восстановления его потенциала нет. Из-за малой экономической привлекательности число жителей моногородов не растет, институты социализации городского

<sup>1</sup> Публикация подготовлена при поддержке гранта РГНФ № 10-02-00294а «Оценка влияния малого предпринимательства на социально-экономическое развитие узкоспециализированных территорий в условиях кризиса».

типа (школы, институты, театры, музеи) почти отсутствуют, либо находятся в состоянии глубокого упадка [2]. За последние годы количество малых городов сократилось на 20000. Поэтому, как сказано в документе, бесперспективно развивать малые города. Надо идти другим путем: создать общие условия для ускоренной миграции населения из монопрофильных городов в большие, и таким образом обеспечить перевод процесса урбанизации на качественно иную основу [5].

В настоящее время, как подчеркивается в Концепции, агломерации формируются стихийно, что приводит к различным диспропорциям, границы агломераций не соответствуют существующему административному делению [6]. Горожане уже давно сами расселяются по экономическим законам, но этот процесс необходимо институализировать.

В проекте предлагается координировать планы территориального и инфраструктурного развития, упростить миграционный режим, создать единую скоростную систему общественного транспорта, вынести производства за пределы городских центров, переселить часть людей в пригороды, сформировать общее торговое пространство. [3]

Попробуем разобраться, насколько эффективна и вообще реальна данная концепция.

Агломерация — компактная территориальная группировка городских и сельских поселений, объединенных в динамичную систему многообразными связями. Фундаментальные свойства таких группировок — сближенность составляющих ее поселений и их функциональная взаимодополняемость. Агломерации являются ключевыми формами современного расселения в большинстве стран мира. Их формирование знаменует урбанистический переход, произошедший в XX в. [4].

Речь идет о взаимовыгодном союзе крупного города с малыми и средними. Города и поселки-спутники дают возможность крупному городу-центру сосредоточиться на выполнении его исторической миссии — служить очагом нового, двигателем общественного прогресса. Спутники, в свою очередь, опираются на города-центры в своем развитии и функционировании. [8]

Данный подход, заложенный в проекте, представляется весьма эффективным в отношении густонаселенных территорий, таких как центральная Россия, Юг Российской Федерации, средний и южный Урал. И в то же

время если проект предусматривает заменить существующие субъекты Федерации на 20 больших агломераций, невольно возникает вопрос: каким образом будут существовать остальные территории нашего огромного государства. Речь идет, прежде всего, о северных территориях (ХМАО, ЯНАО), а так же восточной части страны (Республика Якутия (Саха), Камчатка и т. д.).

Для примера рассмотрим Ханты-Мансийский автономный округ — Югру. На территории данного субъекта проживает всего около 1,5 млн чел., а среднее расстояние между городами примерно 300 км. Между городами округа существует довольно хорошая сеть автомобильных дорог, и все равно дорога до ближайшего города занимает не менее 2-3 часов. Железнодорожное сообщение между городами есть, но далеко не во всех населенных пунктах. Устранить такой недостаток не представляется возможным в силу природно-климатических условий. Авиаперевозки не являются дешевым способом передвижения населения. Таким образом, образование агломерации на данной территории не представляется возможным. Возникает еще один вопрос — как будет осуществляться управление данными территориями?

Мэр Москвы Сергей Семенович Собянин, в прошлом губернатор Тюменской области, когда-то высказывал точку зрения о том, что на Севере надо работать только вахтой. Тогда строить города, развивать промышленность, сельское хозяйство неэффективно и дорого, как говорил Собянин [9].

Данный метод тоже не является решением, т. к. на обсуждаемых территориях все равно должны оставаться объекты, обеспечивающие жизнедеятельность рабочих и хоть какую-то инфраструктуру (аэропорты, вокзалы, больницы, почта, телекоммуникации и т. д.). Кто будет работать на эту инфраструктуру?

Практика уже показала, что работа вахтовым методом неблагоприятно влияет на здоровье человека. Долгие постоянные переезды, акклиматизация, высокий процент пьянства среди рабочих вахтовым методом — все это приводит к ранней смертности. Нельзя забывать еще тот фактор, что работник, уезжая на вахту, оставляет свою семью на длительный срок, что зачастую приводит к конфликтам в семье, стрессам и, как следствие, к разводам. Это, в свою очередь, приводит к негативной демографической ситуации. Следовательно, переселение жителей се-

верных территорий в районы с более благоприятным климатом и работа вахтовым методом не решают вопрос, как быть с территориями с низкой плотностью населения при разделении страны на 20 крупных агломераций.

Воплощение проекта по замене 83 регионов на 20 агломераций может повлечь за собой волнения населения, которое необходимо будет переселить в города-спутники больших агломераций. Так уж повелось, русский человек по своей природе консервативен и не готов к переменам. Многие захотят остаться в том месте, где провели большую часть своей жизни, независимо от условий проживания, только потому, что они привыкли.

Статья 1 Конституции РФ гласит «Российская Федерация — Россия есть демократическое федеративное правовое государство с республиканской формой правления» [1]. Разделение страны на 20 агломераций означает смену формы государственного устройства с федеративной на унитарную. Готова ли Россия стать унитарным государством? Для этого необходимо изменить Конституцию РФ — главный закон, для чего, в свою очередь, необходимо провести референдум. А это значит, что если большое количество граждан будет неудовлетворенно проектом, то он обречен на неудачу.

Помимо Конституции, для реализации проекта необходимо будет провести огромный ряд других изменений: разработка нового законодательства, сокращение большого числа чиновников, определение границ агломераций, назначение новых должностей и компетенций и т. д. Все эти процессы потребуют огромных материальных затрат. Так как мы живем при дефиците государственного бюджета, возникает вопрос о том, где изыскать средства на воплощение в жизнь данного проекта.

Учитывая все вышесказанное, необходимо все-таки отметить, что потребность России в развитии агломераций остается весьма актуальной, но не на всей территории. Крупные города сохраняют и усиливают роль локомотивов социально-экономического развития. Эффективной формой их функционирования и модернизации предстают агломерации. Они помогут всестороннему обновлению городов-центров, усилят их значение как баз регионального развития и узлов межрайонного взаимодействия. Напомним, что около 70% наукоградов, обладающих уникальным интеллектуальным потенциалом, составляют спутники центров-лидеров. В агломерациях наукограды

находят наилучшие условия для успешной деятельности. [4]

В условиях России с ее гигантскими пространствами и расстояниями агломерации особенно востребованы. Благодаря им осуществляется эффективное экономическое сжатие территории там, где это территориально возможно. В них концентрируются важнейшие объекты промышленности, науки, образования, культуры, рекреации. Благодаря сближенности в агломерациях этих взаимодействующих объектов повышается доля ближних связей, замыкающихся в территориально небольших агломерационных ареалах. Это дает значительный социальный и экономический эффект. [4]

Таким образом, создание агломераций действительно может быть эффективным инструментом в повышении уровня социально-экономического развития страны, но не в виде смены государственного устройства и административного деления, а в виде программы развития городов-центров и территорий, непосредственно прилегающих к ним. Агломерации необходимо наделить большими полномочиями и компетенцией, чем на данный момент имеют города-«локомотивы». Субъекты Федерации необходимо оставить без изменений. Возможно некоторое изменение границ субъектов, в соответствии с разрастающимися агломерациями, и принадлежностью городов-спутников к конкретным агломерациям.

Предложенный вариант развития поможет сэкономить огромные средства, которые можно будет направить на обеспечение той самой инфраструктуры, необходимой в созданных агломерациях (система скоростных дорог, больниц, образования, вынос производства за пределы города и т. д.). Такие вложения в любом случае себя оправдают: строительство инфраструктуры потребует создания новых рабочих мест, соответственно, снизится уровень безработицы, улучшится коммуникация между населенными пунктами (в т. ч. между монопрофильными городами и городами-центрами), расширится рынок труда, рынок товаров и услуг. Этот процесс значительно ускорит создание агломераций. А отдаленные территории с низкой плотностью населения, как и прежде, будут эффективно управляться федеральными органами субъектов Федерации.

#### Список источников

1. Конституция Российской Федерации. [Принята всенародным голосованием 12 декабря 1993 года] // Российская газета. 1993. 25 декабря. С. 1.

2. Бирюков С. Проект «20 агломераций». Шанс для провинциальной России? // Агентство политических новостей. 2010. [Электронный ресурс]. URL: <http://www.apn.ru/publications/article23519.htm> (дата обращения: 15.12.2010).

3. Гликин М. Цифра недели. 20 агломераций // Ведомости. [Электронный ресурс]. URL: [http://www.vedomosti.ru/newspaper/article/249752/20\\_aglomeracij](http://www.vedomosti.ru/newspaper/article/249752/20_aglomeracij) (дата обращения: 23.12.2010).

4. Лаппо Г. Городские агломерации СССР-России. Особенности динамики в XX в // Российское экспертное обозрение. 2007. № 4-5(22).

5. Медведев придумал предвыборный проект — перекрасить карту России: в стране вместо 83 регионов будет 20 агломераций с центрами-трехмиллионниками. Суть идеи и схема // Российское информационное агентство URA.ru. 2010. [Электронный ресурс]. URL: <http://ura.ru/content/svrd/16-11-2010/news/1052122042.html> (дата обращения 06.01.2011).

6. Медведеву предложили заменить 83 региона на 20 агломераций // Lenta.ru. 2010. [Электронный ресурс] URL:

<http://lenta.ru/news/2010/11/16/territory/> (дата обращения 01.12.2010).

7. Полунин А. Путь России. Модернизация закончится агломерацией // Свободная пресса. [Электронный ресурс]. URL: <http://svpressa.ru/politic/article/33929/> (дата обращения 10.12.2010).

8. Пространственная организации социально-трудовых систем. Генезис и проблемы развития / Отв. ред. Козлова О. А., Шаймарданов Н. З., Шеломенцев А. Г., Бедрина Е. Б. и др. Екатеринбург: Институт экономики УрО РАН, 2010.

9. Ярославова С. Собянин смеется последним // Вечерняя Тюмень. 2004. №19.

#### УДК 332.12

**ключевые слова:** агломерация, административное деление, инфраструктура, города-центры, города-спутники, эффективность, социально-экономическое развитие

## СОЦИАЛЬНАЯ РОЛЬ ТРАНСПОРТА В ЭКОНОМИКЕ РЕГИОНА<sup>1</sup>

Л. В. Роцин, Ю. Н. Гольская

*В статье рассматриваются отраслевой и социально-экономический подходы к формированию и развитию транспортного комплекса. Представлены особенности социально-экономического подхода, позволяющие выявить социальные параметры транспортного комплекса и факторы, определяющие влияние транспорта на социально-экономическое развитие региона. Указанные факторы характеризуются показателями. На основе анализа показателей влияния транспортного комплекса на социально-экономическое развитие региона определяется роль транспорта в экономике территории.*

Одной из важнейших составляющих экономики любого региона является инфраструктура, в которой особую роль играет транспортный комплекс. Он оказывает активное воздействие на формирование территориальных пропорций социально-экономического развития региона. Такие показатели, как грузооборот и пассажирооборот транспорта и плотность путей сообщ-

щения, являются одними из основных в оценке общего социально-экономического положения различных регионов.

В настоящее время можно выделить два основных подхода к формированию и развитию транспортного комплекса:

— *отраслевой подход*, при котором развитие транспорта считается средством повышения эффективности функционирования экономики. Такого мнения придерживаются В. Н. Лившиц, А. А. Митаишвили и др. Вопросам формирования и развития региональных транспортных систем посвящены работы Р. Г. Леонтьева, А. П. Батурина, М. А. Гасанова, Б. М. Шафиркина, в которых комплексно исследуются взаимосвязи различных отраслей народного хозяйства с развитием транспорта [2, с. 6];

— *социально-экономический подход*, при котором создание и развитие транспортной сети рассматриваются как важные составляющие обеспечения устойчивого развития регионов и страны в целом.

Авторы статьи подходят к исследованию роли влияния транспорта на развитие региона с точки зрения социально-экономического подхода. Это позволяет диагностировать и прогнозировать развитие транспортных коммуни-

<sup>1</sup> Публикация выполнена в рамках Целевой программы УрО РАН поддержки междисциплинарных проектов, выполняемых в содружестве с учеными СО и ДВО РАН. Интеграционный проект № 09-С-6-1004 «Региональная социально-экономическая политика как инструмент устойчивого экономического роста в условиях экономической интеграции»